



①⑨ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenl gungsschrift**
⑩ **DE 199 47 262 A 1**

⑥① Int. Cl.⁷:
B 60 R 21/16

②① Aktenzeichen: 199 47 262.9
②② Anmeldetag: 30. 9. 1999
④③ Offenlegungstag: 5. 4. 2001

DE 199 47 262 A 1

⑦① Anmelder:
Adam Opel AG, 65428 Rüsselsheim, DE

⑦② Erfinder:
Rick, Ulrich, Dipl.-Ing., 55595 Roxheim, DE; Medla,
Waldemar, Dipl.-Ing., 64521 Groß-Gerau, DE; Maul,
Holger, Dipl.-Ing., 64846 Groß-Zimmern, DE;
Nitsche, Martin, Dipl.-Ing., 60435 Frankfurt, DE

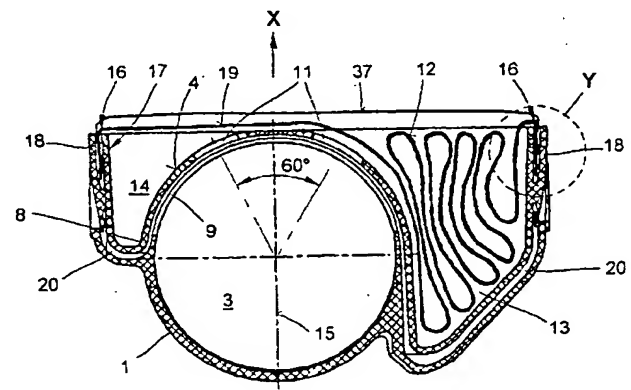
⑤⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
zu ziehende Druckschriften:

DE 197 50 443 A1
DE 197 36 243 A1
DE 196 23 578 A1
DE 298 13 911 U1
DE 297 06 246 U1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤④ Beifahrer-Airbagmodul für Kraftfahrzeuge

⑤⑦ Die Erfindung betrifft einen Beifahrer-Airbagmodul für Kraftfahrzeuge mit einem Gehäuse (1) zur Aufnahme bzw. Befestigung eines Gasgenerators (3) sowie einem sich im gefalteten Zustand im Wesentlichen seitlich des Gasgenerators (3) erstreckenden Airbag (12). Erfindungsgemäß ist eine mit dem Gehäuse (1) verbindbare Airbagwanne (4) vorgesehen, die den Gasgenerator (3) zumindest teilweise umschließt und einen im Wesentlichen seitlich des Gasgenerators (3) angeordneten Packraum (13) für den Airbag (12) aufweist.



DE 199 47 262 A 1

Die Erfindung betrifft einen Beifahrer-Airbagmodul für Kraftfahrzeuge mit einem Gehäuse zur Aufnahme bzw. Befestigung eines Gasgenerators sowie einem sich im gefalteten Zustand im Wesentlichen seitlich des Gasgenerators erstreckenden Airbag.

Ein Beifahrer-Airbagmodul der vorstehenden Art ist beispielsweise in der DE 44 42 202 A1 beschrieben. Das dort in Fig. 9 und Fig. 10 gezeigte Beifahrer-Airbagmodul weist ein Gehäuse auf, in dem im Wesentlichen ein Gasgenerator sowie ein zu diesem asymmetrisch angeordneter Airbag untergebracht sind. Der Airbag umschließt dabei – in einer Draufsicht gesehen – allseitig den Gasgenerator, der mit dem Boden des Gehäuses durch eine Schraubverbindung verbunden ist.

Nachteilig bei dieser Lösung ist, dass bei der Montage des Beifahrer-Airbagmoduls zunächst der Gasgenerator im Gehäuse befestigt und dann der Airbag in dem gleichen Gehäuse gefaltet werden muss. Bei dieser Montage bzw. bei dem Faltvorgang des Airbags ist somit eine besondere Vorsicht geboten, da sich die im Gasgenerator befindlichen explosiven Stoffe bei unsachgemäßer Behandlung entzünden können. Außerdem kann bei dieser Lösung kein üblicher Rohrgasgenerator verwendet werden, da dieser nicht am Boden des Gehäuses befestigt werden kann. Es handelt sich bei dieser Lösung somit um einen Gasgenerator mit speziellen Schraubverbindungen und elektrischen Anschlüssen. Weiterhin ist bei dieser Lösung der Gasgenerator nach der Faltung des Airbags von außen nicht mehr zugänglich. Eine solche Zugänglichkeit kann sich jedoch bei der Herstellung, Montage, Reparatur bzw. beim Prüfen des Beifahrer-Airbagmoduls als vorteilhaft erweisen.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Beifahrer-Airbagmodul nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 zu schaffen, der relativ einfach und montagefreundlich aufgebaut ist, ohne dass die genannten Nachteile auftreten.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

Durch diese Gestaltung, bei der am Beifahrer-Airbagmodul eine mit dem Gehäuse verbindbare Airbagwanne vorgesehen ist, die den Gasgenerator zumindest teilweise umschließt und einen im Wesentlichen seitlich des Gasgenerators angeordneten Aufnahmeraum für den Airbag aufweist, kann die Montage des Beifahrer-Airbagmoduls im Wesentlichen in zwei einfachen Schritten vollzogen werden. Zunächst wird eine separate Baueinheit fertiggestellt, die im Wesentlichen aus dem Gehäuse sowie aus dem in einem Aufnahmeraum des Gehäuses montierten Gasgenerator besteht. Das Gehäuse kann dabei auch mit Befestigungsmitteln zur Montage im Kraftfahrzeug versehen werden. Eine weitere Baueinheit, die im Wesentlichen die Airbagwanne, den in der Airbagwanne gefalteten Airbag sowie eine den Airbag in der Airbagwanne fixierende bzw. schützende Abdeckung umfasst, wird ebenfalls separat fertig gestellt.

In einem weiteren Schritt werden dann die genannten montagefertigen Baueinheiten rastend miteinander verbunden, so dass ein komplett vormontiertes Beifahrer-Airbagmodul mit reduzierten Herstellungs- und Montagekosten entsteht.

Die Erfindung lässt verschiedene Ausführungsformen zu. Zur weiteren Verdeutlichung ihres Grundprinzips ist eine davon in der Zeichnung dargestellt und wird nachfolgend beschrieben. Diese zeigt teilweise schematisch in

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines Beifahrer-Air-

bagmoduls im noch nicht montierten Zustand;

Fig. 2 einen Querschnitt durch das montagefertige Beifahrer-Airbagmodul nach Fig. 1;

Fig. 3 einen Längsschnitt durch das montagefertige Beifahrer-Airbagmodul nach Fig. 1;

Fig. 4 eine vergrößerte Darstellung gemäß Einzelheit Y in Fig. 2.

Die Fig. 1 zeigt ein Beifahrer-Airbagmodul in seinen wesentlichen Bestandteilen, welches nach der Fertigstellung zum Einbau unter einer nicht dargestellten Instrumententafel vorgesehen ist. Das Beifahrer-Airbagmodul besteht im Wesentlichen aus einem Gehäuse 1, das etwa kastenförmig ausgebildet ist und im unteren Bereich einen zylindrischen Aufnahmeraum 2 für einen Rohrgasgenerator 3 aufweist. In das Gehäuse 1 ist eine Airbagwanne 4 einsetzbar, in welcher sich ein nicht dargestellter Airbag im gefalteten Zustand befindet. An der Airbagwanne 4 sind an beiden Längsseiten 5 nach außen gerichtete Rastnasen 6 vorgesehen, die bei der Montage in entsprechend am Gehäuse 1 ausgebildete Rastöffnungen 7 einrasten und dadurch einen festen Verbund zwischen dem Gehäuse 1 und der Airbagwanne 4 bilden.

Weiterhin sind am Gehäuse 1 an einer den Aufnahmeraum 2 bildenden Gehäusewand 8 mehrere gleichmäßig in Längsrichtung des Rohrgenerators 3 angeordnete Öffnungen 9 erkennbar, die zusammen mit entsprechend an der Airbagwanne 4 im Bereich eines den Rohrgenerator 3 bzw. die Gehäusewand 8 übergreifenden Abschnitts 10 vorgesehenen Öffnungen 11 die Diffusoröffnungen für den Durchtritt der im Falle eines Unfalls durch den Rohrgenerator 3 erzeugten Gase bilden. In Fig. 1 sind diese Öffnungen 9, 11 etwa gleich groß ausgebildet und korrespondierend zueinander angeordnet. Alternativ hierzu können zur Steuerung des Aufblasverhaltens des Airbags sowie zur Verteilung bzw. besseren Aufnahme der Druckkräfte die Öffnungen 9 an der Gehäusewand 8 größer oder kleiner als die Öffnungen 11 am Abschnitt 10 der Airbagwanne 4 ausgebildet sein.

Wie insbesondere in Fig. 2 dargestellt, weisen das Gehäuse 1 und die Airbagwanne 4 jeweils eine asymmetrische Form auf, wobei sich der Airbag 12 im gefalteten Zustand im Wesentlichen neben dem Rohrgasgenerator 3 in einem an der Airbagwanne 4 vorgesehenen Packraum 13 befindet. Eine solche Anordnung des Airbags 12 hat den Vorteil, dass im Falle der Aktivierung des Rohrgasgenerators 3 nicht der gesamte Airbag 12 in einem zum Teil noch gefalteten Zustand in Richtung des Insassen geschleudert wird, sondern der Airbag 12 wird während des Entfaltungsvorgangs nach und nach bis zum vollständigen Aufblasen aus dem Packraum 13 herausgezogen. Dies ermöglicht ein besonders "sanftes" Aufblasen des Airbags 12, wodurch die Gefahr einer Verletzung des nicht in der richtigen Position befindlichen Insassen durch den Airbag 12 reduziert wird.

Wie aus Fig. 2 weiterhin ersichtlich, ist an der Airbagwanne 4 gegenüber dem Packraum 13 auf der anderen Seite des Rohrgasgenerators 3 noch ein kleinerer Packraum 14 vorgesehen, der im vorliegenden Falle jedoch nur als Ausdehnungsraum für die durch die Öffnungen 11 durchtretenden Gase benutzt werden soll. Der überwiegend im Packraum 13 gefaltete Airbag 12 ist mit seinem umlaufenden Airbagrand 16 am Rand 17 der Airbagwanne 4 befestigt, wobei sich eine Gewebelage 19 vom Packraum 13 aus über den Rohrgasgenerator 3 erstreckt. Der Airbagrand 16 befindet sich dabei in einem Spalt 20 zwischen dem umlaufenden Rand 17 und einem Häuserand 18 des Gehäuses 1. Die Befestigung des Airbagrandes 16 wird anhand der Fig. 4 noch später erläutert.

Abweichend von der Darstellung nach Fig. 1 sind in Fig. 2 die Öffnungen 9 an der Gehäusewand 8 des Gehäuses 1 als halbkreisförmige Schlitze ausgebildet, die in Querrichtung

verlaufen und korrespondierend bzw. symmetrisch zu den Öffnungen 11 angeordnet sind. Bei dieser Ausführung sollen die durch den Rohrgasgenerator 3 erzeugten Gase überwiegend durch die Öffnungen 11 in der Airbagwanne 4 hinsichtlich des Durchsatzvolumens und der Richtung des Einblasstromes gesteuert werden. Die Öffnungen 11 sind voneinander unter einem Winkel von etwa 60° symmetrisch zu einer Vertikalebene 15 des Rohrgasgenerators 3 angeordnet.

In Fig. 3 ist im Wesentlichen die Anordnung des Rohrgasgenerators 3 im Gehäuse 1 dargestellt, der im zylindrischen Aufnahmeraum 2 in an sich bekannter Weise mit einem Befestigungsabschnitt 21 an einer Bodenwand 22 des Gehäuses 1 mittels einer Mutter 23 befestigt ist. Auf der dem Befestigungsabschnitt 21 gegenüber liegenden Seite weist der Rohrgasgenerator 3 einen Bund 24 auf, der relativ dicht in die Öffnung 25 des Aufnahmeraumes 2 einsetzbar ist. Das Gehäuse 1 bildet zusammen mit dem montierten Rohrgasgenerator 3 somit eine montagefertige Baueinheit, die separat herstellbar, lagerbar und gefahrlos transportierbar ist.

Zwischen der Öffnung 25 bzw. dem Bund 24 und dem – auf die Darstellung in Fig. 3 bezogen – rechten Ende des Gehäuses 1 ist genügend Platz für einen weiteren Packraum 26 für den Airbag 12 vorgesehen, der an der Airbagwanne 4 ausgebildet ist und durch eine im oberen Bereich des Aufnahmeraumes 2 vorgesehene Ausnehmung 27 in den Aufnahmeraum 2 hinein ragt. Die zum Rohrgasgenerator 3 zugewandte Wandung 28 des Packraumes 26 ist mit Abstand zum bundseitigen Ende des Rohrgasgenerators 3 positioniert, so dass für die elektrischen Anschlüsse 29 des Rohrgasgenerators 3 ein geschützter Zwischenraum 30 gebildet wird.

Auch auf der – auf die Darstellung in Fig. 3 bezogen – linken Seite des Gehäuses 1 ist zwischen der Bodenwand 22 und dem linken Ende des Gehäuses 1 ein an der Airbagwanne 4 angeformter Packraum 31 vorgesehen, dessen zum Rohrgasgenerator 3 zugewandte Wandung 32 mit Abstand zum Befestigungsabschnitt 21 bzw. zu der Mutter 23 angeordnet ist. Der Rohrgasgenerator 3 ist somit – in einer Draufsicht gesehen – von allen vier Seiten mit Packräumen 13, 14, 26, 31 umgeben, die eine allseitige Umschließung des Rohrgasgenerators 3 durch den Airbag 12 ermöglichen.

Die Verbindung der Airbagwanne 4 mit dem Airbag 12 sowie mit dem Gehäuse 1 ist vergrößert in Fig. 4 dargestellt. Dazu weist die Airbagwanne 4 einstückig ausgebildete Rastnasen 6 auf, die im montierten Zustand jeweils den oberen Rand 33 der Rastöffnung 7 hintergreifen. Am Airbagrand 16 sind ebenfalls Ausnehmungen 34 vorgesehen, die mit den Rastnasen 6 korrespondierend angeordnet sind. Bei der Montage bzw. Befestigung des Airbags 12 wird der Airbagrand 16 derart über den Rand 17 der Airbagwanne 4 gezogen, dass die Rastnasen 6 durch die Ausnehmungen 34 hindurch treten. Die untere Kante 35 der Ausnehmung 34 hintergreift dabei ein einstückig mit der Rastnase 6 ausgebildete Nase 36, damit ein selbstständiges Lösen des Airbagrandes 16 verhindert wird. Der letzte Abschnitt des Airbagrandes 16 kann noch zusätzlich mit der Airbagwanne 4 durch Kleben oder Schweißen verbunden werden.

Vor dem Verbinden der Airbagwanne 4 mit dem Gehäuse 1 wird noch eine Abdeckung 37 über dem Airbag 12 montiert, die aus einer üblichen Folie besteht und analog der Befestigung des Airbagrandes 16 im Spalt 20 zwischen der Airbagwanne 4 und dem Gehäuse 1 befestigt wird. Dadurch wird die Airbagwanne 4 zusammen mit dem gefalteten Airbag 12 zu einer montagefertigen kompakten Baueinheit, die mit verringerten Kosten- und Montageaufwand herstellbar ist.

Patentansprüche

1. Beifahrer-Airbagmodul für Kraftfahrzeuge mit einem Gehäuse zur Aufnahme bzw. Befestigung eines Gasgenerators sowie einem sich im gefalteten Zustand im Wesentlichen seitlich des Gasgenerators erstreckenden Airbag, **gekennzeichnet durch** eine mit dem Gehäuse (1) verbindbare Airbagwanne (4), die den Gasgenerator (3) zumindest teilweise umschließt und einen im Wesentlichen seitlich des Gasgenerators (3) angeordneten Packraum (13) für den Airbag (12) aufweist.
2. Beifahrer-Airbagmodul nach Anspruch 1, **gekennzeichnet durch** eine erste montagefertige Baueinheit, die im Wesentlichen aus dem Gehäuse (1) sowie aus dem in einem Aufnahmeraum (2) des Gehäuses (1) montierten Gasgenerator (3) besteht.
3. Beifahrer-Airbagmodul nach Anspruch 1 oder 2, **gekennzeichnet durch** eine zweite montagefertige Baueinheit, die im Wesentlichen die Airbagwanne (4), den in der Airbagwanne (4) gefalteten Airbag (12) sowie eine den Airbag (12) in der Airbagwanne (4) fixierende bzw. schützende Abdeckung (37) umfasst und zum Verbinden mit der ersten Baueinheit ausgebildet ist.
4. Beifahrer-Airbagmodul nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **gekennzeichnet durch** einen am Gehäuse (1) etwa zylindrisch ausgebildeten Aufnahmeraum (2) für den rohrförmigen Gasgenerator (3), wobei der Aufnahmeraum (2) an einer Seite eine Öffnung (25) zum Einführen des Gasgenerators (3) und an einer dieser Öffnung (25) gegenüberliegenden Bodenwand (22) eine Bohrung zum Durchstecken eines Befestigungsabschnitts (21) des Gasgenerators (3) aufweist.
5. Beifahrer-Airbagmodul nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **gekennzeichnet durch** eine gegenüber dem Gasgenerator (3) asymmetrische Anordnung des Packraumes (13) für den Airbag (12), der sich parallel einer Längsachse des Gasgenerators (3) erstreckt, wobei die Airbagwanne (4) mit einem Abschnitt (10) den Gasgenerator (3) etwa um einen Winkel größer als 90° umschließt.
6. Beifahrer-Airbagmodul nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **gekennzeichnet durch** eine Entfaltungsrichtung X des Airbags (12), die im Wesentlichen durch die Ausbildung und Zuordnung zueinander von Gehäuse (1), Gasgenerator (3) und Airbagwanne (4) vorgegeben ist, wobei an dem den Gasgenerator (3) umschließenden Abschnitt (10) der Airbagwanne (4) – im Querschnitt und in Entfaltungsrichtung X gesehen – Öffnungen (11) zum Durchtritt der durch den Gasgenerator (3) erzeugten Gase vorgesehen sind.
7. Beifahrer-Airbagmodul nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **gekennzeichnet durch** eine den zylindrischen Aufnahmeraum (2) des Gasgenerators (3) bildende Gehäusewand (8), an der ebenfalls – im Querschnitt und in Entfaltungsrichtung X gesehen – Öffnungen (9) zum Durchtritt der durch den Gasgenerator (3) erzeugten Gase vorgesehen sind, wobei diese Öffnungen (9) korrespondierend zu den Öffnungen (11) in der Airbagwanne (4) angeordnet sind.
8. Beifahrer-Airbagmodul nach den Ansprüchen 1 bis 7, **gekennzeichnet durch** eine derartige Ausbildung und Zuordnung zueinander der Öffnungen (9) in der Gehäusewand (8) und der Öffnungen (11) in der Airbagwanne (4), dass entweder die Öffnungen (9) in der Gehäusewand (8) oder die Öffnungen (11) in der Airbagwanne (4) oder beide Öffnungen (9, 11) zusammen die Diffusoröffnungen für einen volumenmäßig dosierten und/oder richtungsmäßig gezielten Durchtritt der Gase bilden.

den.

9. Beifahrer-Airbagmodul nach den Ansprüchen 1 bis 8, gekennzeichnet durch eine Airbagwanne (4), die – entgegen der Entfaltungsrichtung X gesehen – den Gasgenerator (3) allseitig umschließt wodurch weitere Packräume (14, 26, 31) für die Faltungen des Airbags (12) gebildet werden, und zwar wird ein Packraum (31) im Bereich des Befestigungsabschnittes (21) des Gasgenerators (3), ein im Bereich der Öffnung (25) zur Montage des Gasgenerators (3) liegender Packraum (26) und ein sich in Längsrichtung des Aufnahme- raumes (2) erstreckender, gegenüber dem seitlichen Packraum (13) liegender Packraum (14) gebildet.

10. Beifahrer-Airbagmodul nach den Ansprüchen 1 bis 9, gekennzeichnet durch die Ausbildung der Pack- räume (14, 26), die parallel zueinander und senkrecht zur Gasgeneratorachse ausgerichtet und jeweils mit ger- ingem Abstand vom Befestigungsabschnitt (22) des Gasgenerators (3) bzw. von den auf der gegenüber lie- genden Seite des Gasgenerators (3) vorgesehenen elek- trischen Anschlüssen (29) angeordnet sind.

11. Beifahrer-Airbagmodul nach den Ansprüchen 1 bis 10, gekennzeichnet durch eine rastende Verbindung zwischen dem Gehäuse (1) und der Airbagwanne (4), wobei an einem umlaufenden Rand (17) der Airbag- wanne (4) elastische, nach außen gerichtete Rastnasen (6) und am Gehäuse (1) entsprechend angeordnete Rastöffnungen (7) vorgesehen sind.

12. Beifahrer-Airbagmodul nach den Ansprüchen 1 bis 11, gekennzeichnet durch einen zwischen dem Ge- häuse (1) und dem Rand (17) der Airbagwanne (4) be- festigten Airbagrand (16), an dem mit den Rastnasen (6) korrespondierende Ausnehmungen (34) vorgesehen sind, deren jeweils eine Kante (35) im befestigten Zu- stand eine entsprechend an der Rastnase (6) vorgese- hene Nase (36) hintergreift.

13. Beifahrer-Airbagmodul nach den Ansprüchen 1 bis 12, gekennzeichnet durch eine Befestigung der Ab- deckung (37) des Airbags (12) an der Airbagwanne (4), die analog der Befestigung des Airbagrandes (16) ge- staltet ist.

14. Beifahrer-Airbagmodul nach den Ansprüchen 1 bis 13, gekennzeichnet durch eine Befestigung des Air- bagrandes (16) an der Airbagwanne (4), bei der das freie Ende des Airbagrandes (16) mit der Airbagwanne (4) durch Schweißen oder Kleben verbunden ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

50

55

60

65

- Leerseite -

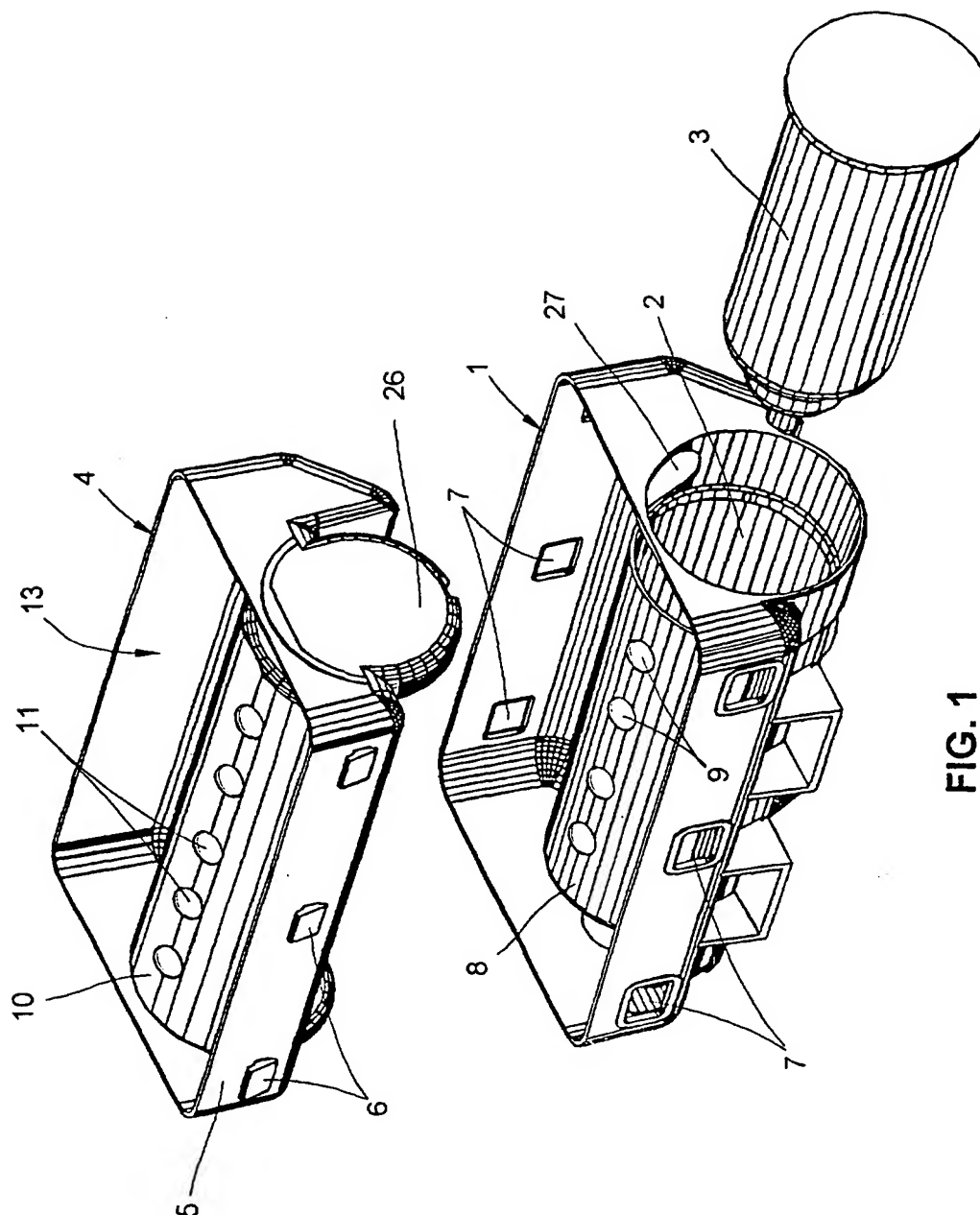


FIG. 1

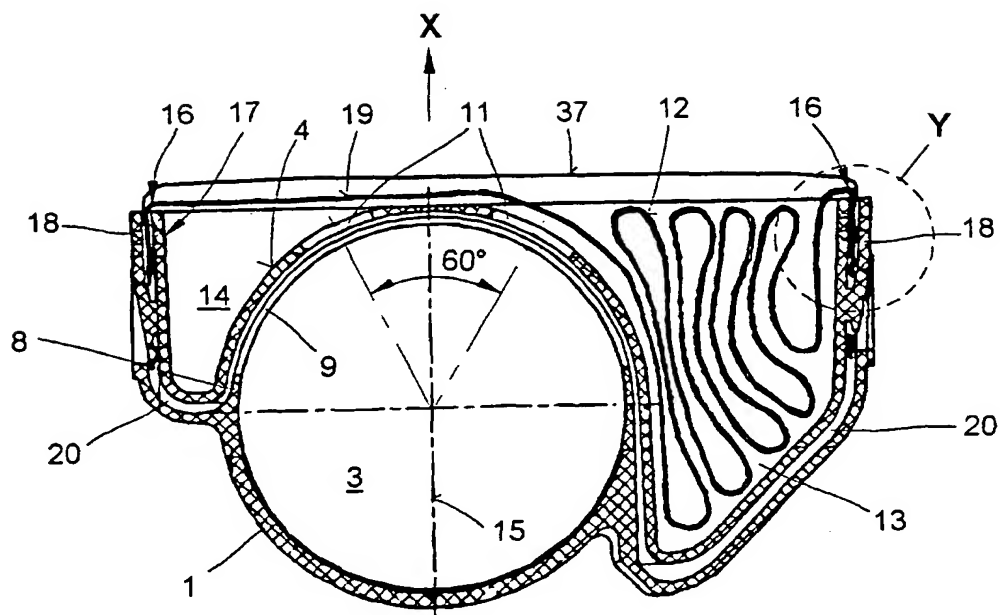


FIG. 2

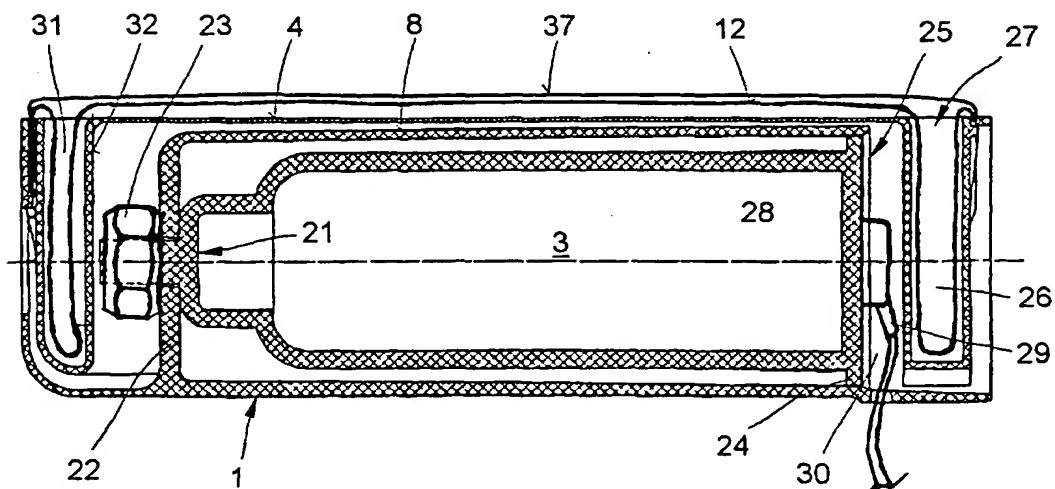


FIG. 3

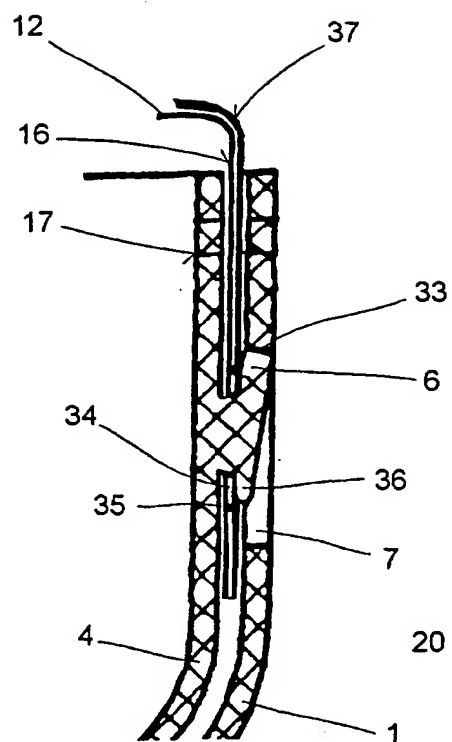


FIG. 4

Passenger side air bag modul for a motor v hicle

Patent Number: ☐ EP1088711, A3
Publication date: 2001-04-04
Inventor(s): MEDLA WALDEMAR DIPL-ING (DE); NITSCHKE MARTIN DIPL-ING (DE); MAUL HOLGER DIPL-ING (DE); RICK ULRICH DIPL-ING (DE)
Applicant(s): OPEL ADAM AG (DE)
Requested Patent: ☐ DE19947262
Application Number: EP20000119250 20000906
Priority Number (s): DE19991047262 19990930
IPC Classification: B60R21/20
EC Classification: B60R21/20D2
Equivalents:
Cited patent(s): US5582423; DE4431718; US5647608; GB2327921; DE4442202

Abstract

A sump (4) for the airbag (12) is connectable to the module casing (1) and surrounds at least part of the gas generator tube (3). An extra packing space (14) for the airbag is provided in the side of the gas generator tube.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

DOCKET NO: SBNLV-10082

SERIAL NO: 10/727,752

APPLICANT: Dahmen

LERNER AND GREENBERG P.A.

P.O. BOX 2480

HOLLYWOOD, FLORIDA 33022

TEL. (954) 925-1100